

南部経済回廊（ベトナム～カンボジア）の ビジネス環境¹⁾

小林 守*

要約

メコン地域諸国を東西に連結する陸上ルート「東西経済回廊」, 「南部経済回廊」。2014年の前者に続いて, 今回(2017年2月)は後者(ホーチミン市ープノンペン区間)を走破し, その周辺のビジネス環境, すなわちクロスボーダービジネス環境を調査した。本稿では前回の知見を踏まえて「南部経済回廊」のビジネス環境の概要を報告する。本ルートは既に多くの定期便バスおよび定期便輸送貨物が走行しており, 周辺の経済特別区(SEZ)にも外国資本の生産工場が多く立地しつつある。周辺を流れるメコン川水系を利用した伝統的な河川交通網とも補完しあった相乗効果が発揮されているようであり, 山間部を貫通する「東西経済回廊」に加えて, メコン進出の日系製造業にとってサプライチェーンに関わるビジネス環境がより整っている。日本企業もこうした変化により一層関心を高める時期に来ている。

Abstract

East Economic Corridor and South Economic Corridor connect logistics among Mekong countries (Vietnam, Laos, Cambodia, Thailand and Myanmar.) Since I have already explored the former one, the paper will show the summary of my exploration on the latter one, which was conducted in February, 2017. Compared with East West Economic Corridor, South Economic Corridor is more developed from the view point of FDI, logistics industry and tourism. In addition, seemingly, it has some advantage in terms that the route can enjoy efficiency in collaboration with conventional inland-water logistics. The on-going road-infrastructure development will give further positive effect on Japanese manufactures in the region. Japanese companies should pay more attention on the situation.

* 専修大学商学部教授

キーワード

ベトナム国道22号線, カンボジア国道1号線, 経済特区, 生産拠点立地, クロスボーダービジネス環境

Keyword

Vietnam National Route No.22, Cambodia National Route No.1, Special Economic Zone (SEZ), Production Site, Cross-border Business Climate

1. はじめにー問題の背景ー

メコン地域諸国と称されるベトナム, ラオス, カンボジア, タイ, ミャンマーがクロスボーダー生産分業地域の対象として注目されている。2015年中にASEAN(東南アジア諸国連合)地域の自由貿易化を大きく促進させるAEC(ASEAN経済共同体)が完成するため, 国境を跨ぐ「クロスボーダーのビジネス環境」が大きく変わって行くと考えられているからだ。ハード面では港湾や道路, 通関業務を一部処理できる工業団地(その多くは「経済特別区」という名前を冠している)の整備が先進国等の支援により進んでいるため, AECの発効によりソフト面の制度共通化が進めば, この地域の「クロスボーダービジネス環境」は劇的に改善する。しかし, 国境を跨いで行方取引はそれぞれの国の長年の文化や国境を行き来して生活する少数民族の存在に根差した習慣の違いや言語の違いが

あり、現場で直面する問題の解決は容易ではないと推測される。メコン地域諸国は同じASEANに属しているとは言え、国境や政治的経緯を巡って、必ずしも一枚岩ではない²⁾。歴史的にも政治的にも微妙な感情のずれが存在しており、共通の制度を形式的に制定したとしてもそれが現場で定着していくかどうかはわからない³⁾。クロスボーダーの交通路が活用されて、経済活性化につながるためには進出している外資系企業を含めた関心の高まりと意識の変化を待つほかないかもしれない。

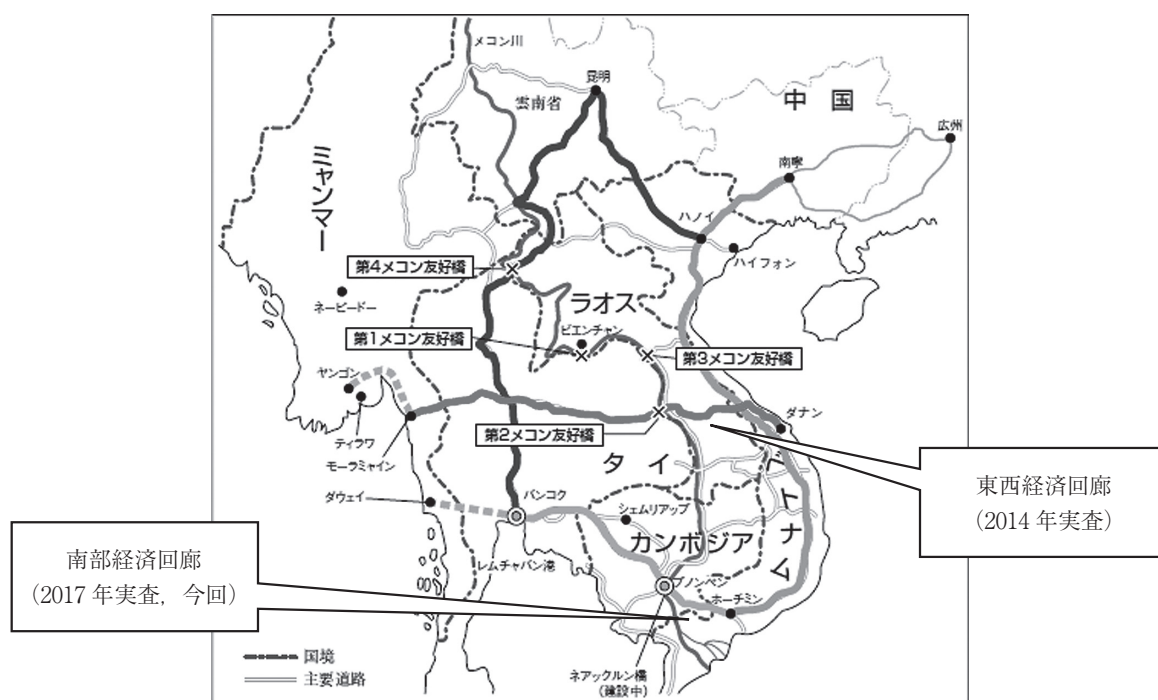
筆者はすでに2014年度採択の文部科学省「私立大学戦略的研究基盤形成支援事業」の補助金による調査活動の一環として、同年にベトナムとラオスの重要都市を結ぶ「東西経済回廊」をバスをチャーターし、往復約24時間を費やして走破した。「東西経済回廊」は完成した暁にはタイおよびミャンマーにまでも延びるが、このうち、実査したのはベトナム中部の中心都市、ダナンとラオス中部の中心都市、サバナケットを結ぶ区間である。サバナケット市はメコン川を挟んでタイと接している都市であり、タイへ抜けた後の道路整備状況は問題ない。従って、発展途中のダナンーサ

バナケット間に限定した調査活動を行った。この調査結果は既に拙著「メコン・クロスボーダー地域とビジネス環境—物流、生産、消費をめぐる—」（専修商学論集第101号，専修大学学会，2015年7月）として報告を行っている。

本稿はそれに引き続き、東西経済回廊と並んでメコン地域のクロスボーダービジネスの環境を大きく変えるといわれるもう一つの経済回廊、「南部経済回廊」の主要区域、ベトナム・ホーチミン市～カンボジア・プノンペンを2017年2月に走破し、周辺の投資環境を含め実査したものである⁴⁾。周知のとおり、この経済回廊も「東西経済回廊」と同様、日本政府のODA（政府開発援助）によって支援が行われたものである。東西経済回廊がメコン諸国の北側、すなわち山間部を横断するのに対し、南のクロスボーダー地域にある南部経済回廊はベトナム最大の商業都市、ホーチミンシティとカンボジアの首都、プノンペンを結ぶなどメコン地域の南部の諸都市を結ぶ主要幹線である。

筆者は2017年2月25日～2月26日の両日、ベトナム・ホーチミン市～カンボジア・プノンペン間⁵⁾の道路を、大型ワゴン車をチャーターして走行し、道路状況

図表1 メコン地域の主なクロスボーダー道路網



および物流状況を実査するという手法をとった。走行した地域は具体的には以下の通りである。ベトナム領内ではホーチミン市→タイニン省・モクバイ（国境方面）（ベトナム国道22号線 A）のルート。それに続いて国境ゲートを越えてからはカンボジア領内のスバイエル省・バベット（国境）→プレイベン州→カンダール州→プノンペン（カンボジア国道1号線）である。

2. ベトナム側区間の状況

まず、2月25日にホーチミン市を出発し、プノンペンに向かう国際長距離バスのルートでもある国道22号線に沿って走行した。この間、何度もカンボジア国境行きと国境の北側に位置する主要都市、タイニン行きの大型定期バスに遭遇し、このルートが流通業、製造業ばかりでなく、観光産業にも大きな貢献していることが理解できた。平均時速60～70キロ程度で走り、1時間半程度でカンボジアとの国境の省であるタイニン省・コーザワ県に到着。週末（土曜日）の午後であったことから商業用の車両走行が少なく、ほとんど渋滞せずに到着した。このまま国境の検問所に行くためにはここで A 線と B 線に分岐する国道22号線のうち、A 線方向に進めばほどなく到着する。しかし、この日、コーザワ県は国境付近の最後のベトナム側市街地でもあり、周辺の状況を視察するため、ここで1泊した。

写真1は国境まで車で20～30分程度の距離にある場所で西のカンボジア国境に向かう国道22号線 A と北のタイニン市の市街地に向かう国道22号線 B に分岐する地点の周辺の商店街である。ホーチミン市からここまでは道路幅も広く片道2～3車線であった。コーザワ県中心部は人通りは少なかったが、道路沿いに店舗は比較的多く存在した。

写真2はコーザワ県内の国道22号線 B（ベトナム・タイニン市方面）の風景であるが、歩道部分や路肩（路側帯）も広く整備されている。路面の舗装状態もよく、オートバイ、乗用車、大型車が混在して走行しても全く走行上の問題はないと思われる。当日は以外にもオートバイの交通量も少なく、ホーチミン市中心部のような多数のバイクに囲まれて、減速運転を余儀なくされたり、交通渋滞で停車することは全くなかつ



写真1 国道22号線が A 線（国境方面）と B 線（ベトナム・タイニン市方面）に分かれるコーザワ県中心部（筆者撮影）



写真2 国道22号線 B 線周辺（ベトナム・タイニン市方面）（筆者撮影）

た。

このコーザワ県はモクバイ（カンボジア国境の町）まで30分ほどの場所であるが、この辺にはホテル、レストランが点在し、おしゃれな趣味用の自転車店が店を開けていたのには少々驚いた。レストランにはカンボジアナンバーのトヨタ・レクサスで料理を楽しむ明らかにカンボジアから来たと思しき富裕層、また、ベトナム中部・北部からツアーでカンボジア方面に観光に来ている団体客も散見され、賑わいを見せていた。筆者のチャーター大型ワゴン車を猛スピードで追いついていく長距離バスのうち、A 線（西方面）に入っていくバスは「ホーチミン発プノンペン行き」であり、B 線（北西方面）に入っていくバスは「ホーチミン発

タイニン行き」あるいは「ダラット発タイニン行き」であった⁶⁾。

前述のようにベトナム国道22号線のA線はカンボジア国境に向かう道だが、B線はタイニン省の省都、タイニン市街に向かう道である。タイニン市周辺はベトナム戦争（1955年～1975年）時代のホーチミンルート⁷⁾の終点でもあり、またその後カンボジアで極端な共産主義（中国の「毛沢東主義」に強く影響を受けている）独裁政権を立てた「クメールルージュ」の勢力からベトナム側として軍事的圧迫を受けた前線の都市でもある。また、タイニンはベトナムでは有名な一大民間宗教である「ガオダイ教」の本山がある場所でもある。こうしたことから、ホーチミン市などベトナムの各地から訪れる観光客も多い。

筆者一行が宿泊したホテルは30名ほどが宿泊可能な小型ホテルであり、国道22号線から林の中に入った裏道に位置していたが、観光バスが団体の観光客を送り込んでおり、盛況であった。周辺は個人宅がぼつぼつ点在し、閑散としたたずまいだが、林の中に忽然と現れるレストランやブティックがあり、その周辺は客の賑わいが絶えなかった。夜間の治安は問題ないと思われた。

次の日、コーザワ県のホテルをチャーターバスで朝9時前に出発し、A線に沿って国境に向かった。国境イミグレーションには体育館のようなビルがある。人の往来が増えて、建設したといわれるこの体育館のよ

うな大きさの建物がベトナム側のイミグレーションであり、ここで保安検査（X線装置検査含む）が行われた。しかし以前はこの建物が存在せず、露天で手続きを行ったと、同行したベトナム研究者が教えてくれた。この中で手荷物の保安検査と入国審査が行われた。国際長距離バスの乗客は個人旅行客扱いのため、保安検査の後、入国審査を受けるためにパスポートコントロールに一人ひとり並ぶ。バスが着くたびに長蛇の列ができる。しかし、特段厳重な検査ではなかったが、処理キャパシティの問題からか、パスポート審査のものには30～40分程度の時間を要した。筆者を含む4人の出張メンバーは「団体客扱い」してもらったため、この程度で済んだが、定期国際バスで入国する個人外国観光客はもう少し、時間がかかっていた。対照的にカンボジア側には特段保安検査場が存在しなかった。ベトナム側の検査で代替しているという事なのだろうか。

他方、物資の通関についてはまだスムーズとはいえないようであった。コンテナトラックの検査とドライバーの入国審査には渋滞が深刻な状況下で国境ゲートの閉門時間（6時～22時）とタイミングが合わなければ、貨物の国境ゲート越えには3日かかる場合もあるという（バス運転手の話）。他方、対症的にカンボジア側のイミグレーションはいたって短時間でおわり、5分もかからなかった。ベトナム人研究者に聞くと、他に通関に時間がかかる原因としてはベトナム側で



写真3 国境付近のトラックと国際長距離バス（ベトナム側）（筆者撮影）



写真4 国境で林立するカジノホテル群（カンボジア側）（筆者撮影）

「手数料」がシステム化されておらず、恣意的に突然要求されることがあると時間を食ってしまうということも挙げられるという⁷⁾。

ただ、南部経済回廊沿いに建設されている経済特別区に入居している工場向けの物資についてはもう少し優先的に取り扱われているようである。例えば、税関検査については白石（2010）によると「カンボジア側にあるマンハッタン経済特別区（以下経済特区と称す）向けの貨物は国境ゲートで税関検査を受けずに通過し、経済特区内にある駐在する担当者から検査を受ける」、「プノンペン向けのトラックの場合は国境ゲートで税関検査を受けずに目的地に直行し到着後にプノンペンの税関による検査を受ける」などいくつかのパターンがあるらしいが、手続きの簡素化がなされていることは確かである。

国境での入国検査を終え、カンボジア側にでると、そこはカンボジア側国境の町バベットである。ここでは目の前のホテル群に圧倒される。その多くはカジノホテルである。サインボードは多くがクメール語や英語に並んで漢字でもホテル名や広告を表示している。中国人観光客が落とす中国マネーを期待していると考えられるが、付近のガソリンスタンドや小規模商店では米ドルのほかにベトナム・ドンが使え、豊かになったベトナム人観光客もターゲットになっている。建設中のホテルもあり、デベロッパーは外国人のカジノ需要は今後も拡大すると見込んでいるようだ。

3. カンボジア側区間の状況

バベットからプノンペンに向かうカンボジア側の国道1号線はプノンペン市近郊までは片側1車線である。プノンペン近郊や市内に入ると片側2車線、3車線の道路になってくる。ただし、1車線でも片側2車線あるベトナム側の22号線よりも走行帯は狭いといえる。農村地帯のため土地が豊富で、結果として路側帯として使えるスペースが広い。先を急ぐ車両がこの路側帯を利用して先行車両を追い越していく。ただ、村落地帯の生活道路でもあり、家畜を運ぶ農業車両やオートバイ、そして歩行者が混在する道路であり、家畜の横断などに遭遇した場合、減速は必要である。また、一部

湿地帯にある区間だけは土をわざわざ盛り上げて道路を建設しており、路側帯も狭くなっているため、減速は必要である。特にガードレールもないため、特に夜間は湿地に転落しないように注意が必要であろう。

こうしたことがなければ、全般的に交通量は少ないため、日中は郊外区間では時速90～100キロの速度で走行が可能である。ところどころにフランス資本系の石油会社、TOTALのガソリンスタンドがあり、給油にも全く問題ない。道路の質は以前、走破した東西経済回廊（ダナン～サバナケット区間）と比べて舗装状況はよく、揺れも少ない。東西経済回廊は山間部を経由して高低差が大きいというのに、途中で鉱山がありそのための大型トラックの重さで路面がしばしば陥没していること、また、山の斜面を利用して道路を建設した区間があり、細かいカーブがあるうえに、カーブでスピードが出すぎてしまうことなど運転にはかなりの慎重さが求められる場合もあった。総じて、森林を切り開いているため見通しが悪い。しかし、南部経済回廊は低地に建設されており、見通しはよく、振動は少ない。今回の対象区間について言えば南部経済回廊の方が振動に敏感な電子・電気部品の運搬にも耐えうると感じた。

国境からプノンペンに向かい低湿地帯に建設された国道1号線を西へスバイリエン州（国境）～プレイベン州～カンダール州と走行した。なお、この周辺区間は非常に低湿地帯が多く、見晴らしはよいが路肩が狭い。今後、拡幅工事を行う場合は難工事になりそうである。プレイベン州からカンダール州に入るときにメコン川を渡河するが、ここで日本のODA資金（無償資金協力）約85億円で三井住友建設が建設した巨大なつり橋「ネアックルン橋」⁸⁾（全長5.4キロメートル）を渡った。2015年にこの橋が完成する以前は、このメコン川の渡し舟を待って、フェリーで渡河するほかはなかったが、完成した現在では夜間でもそのまま車両でスムーズに数分で渡河できる。結局、カンボジア国境の町バベットから3時間ほどでプノンペン市内に到着した。

プノンペン郊外では渋滞問題を解消するための道の拡幅工事が行われていた。片側車線から2車線への拡張である。現状ではこの工事が逆に深刻な渋滞の原因



写真5 カンボジア側国道1号線（筆者撮影）



写真6 日本のODAによるネアックルン橋（筆者撮影）

になっている。雨季には道路状態が悪くなり、渋滞が深刻化すると推測される。路肩にはコマツ、日立建機、キャタピラーといった企業の建機が稼働していた。プノンペン中心部の道路は中央分離帯で仕切られた片側2車線であるがオートバイ用に路側帯が広くできているので、プノンペン駅周辺は一見3車線に見える場所もある。市中心部の道路はおおむね混雑しているがホーチミン市に比べバイクは少なく、深刻な渋滞ではない。さらに、西へプノンペン市の中心部から国際空港方面に行くと、途中の経路上にプノンペン経済特別区がある。この経済特区に進出している日系メーカー精密部品メーカーはタイにある生産拠点から陸上

で部品をここに運び、組み立てた完成品や中間材をタイに回送している。この経路はさらにプノンペンからカンボジア領内のトンレサップ湖の南方を西に走る国道5号線としてカンボジア―タイ国境のボーペト（カンボジア）とアランプラテート（タイ）への南部経済回廊の区間である。次節ではこのプノンペン経済特別区等南部経済回廊の沿線にある経済特別区に触れる。

4. 南部経済回廊の経済特別区（SEZ）

ベトナム側の国道22号線、カンボジア側の国道1号線がモクバイ（ベトナム側の国境の町）とバベット

図表2 南部経済回廊（ホーチミン市～プノンペン区間）の主な経済特区（国境ゲート経済特区除く）名

経済特区名	概 況	進出企業
マンハッタン経済特区	面積は500ヘクタール。ベトナム国境から6キロメートルに位置しホーチミン市街まで86キロメートル。プノンペン市街まで160キロメートル。国境を越えてベトナムから電力供給。運営会社は台湾とシンガポール資本。	入居日系企業1社。多くは台湾企業が進出。この他に香港、中国、ベトナム企業が入居している。
タイセン経済特区	面積は125ヘクタール。ベトナム国境から6キロメートル。ホーチミン市街まで86キロメートル。プノンペン市街まで160キロメートル。ベトナムとカンボジア双方から電力供給。	入居日系企業（縫製業）が比較的多い。このほか台湾、香港、韓国、中国企業が入居している。
ドラゴンキング経済特区	面積は200ヘクタール。ベトナム国境から12キロメートル。ホーチミン市街まで92キロメートル。プノンペン市街まで154キロメートル。ベトナムとカンボジア双方から電力供給。	入居企業数社（縫製、機械部品）が進出。
プノンペン経済特区	面積は385ヘクタール。プノンペン市街から18キロメートル。国内から電力供給。運営会社はマレーシア、日本資本。	入居日系企業42社（多様な製造業）。この他に台湾、マレーシア、米国企業が入居。

資料：JETRO「カンボジア経済特区（SEZ）マップ」（2015）から筆者まとめ

（カンボジア側国境の町）を連結している。タイとベトナムを最終的に結ぶこの回廊上には表2のように経済特区（SEZ = ここでは工業団地的な機能も包括している）の設立が増えている。

具体的には南部経済回廊の沿線の州であるスバイエル州には外資の製造企業の工場が多く入居するマンハッタン経済特区、タイセン経済特区、ドラゴンキング経済特区がある。そしてプノンペン市内にはプノンペン経済特区がある。それぞれの経済特区の概要を記すと図表2のようになる。

当然のことながらホーチミン市に拠点を多く有している日系企業の間ではタイへのサプライチェーン構築を考えた場合、南部経済回廊の方が東西経済回廊以上に評価を得ている。このルート上の SEZ のうち、日系企業が進出している SEZ は、図表3に見られるように主なものだけでも6か所あり、60社近くにも達している。

筆者はこのうち、2014年にプノンペン経済特別区を訪問し、インタビューを行ったことがある⁹⁾。この経済特区内の工業団地は運営会社そのものがマレーシア資本の他に日系の資本も合弁パートナーとして参加しており、その影響で南部経済回廊周辺の他の経済特区に比べて、日系企業が数多く入居していた。プノンペンの SEZ に進出している日系精密部品メーカーを訪問したところ、同工場ではタイ工場から部品を輸入し、カンボジアで労働集約的な工程で仕上げ、製品をタイに出荷していた。人材も周辺国家の既存工場から派遣されており、それまでの生産管理の技術やノウハウ

を移転しつつ、効率性を上げる体制で運営が行われている。2014年2月に筆者が訪問した時には工場内はタイ工場からタイ人職長が多く派遣されていた¹⁰⁾。運営スタッフは日本人13人、タイ工場からの派遣スタッフ13人である¹¹⁾。工程管理や品質管理は同社の長年のタイ製造拠点で得た手法で行っている。ここで仕上げられた加工工程（あるいは部品）は整備された陸路等を通して、タイのアセンブリー工場（本工場）に供給される。また、当工場の部材は全てタイから調達している。同工場は20年のタイ工場のノウハウを終結し、加えてカンボジアの状況を加味して工場運営を行っていると言えよう。工場はエアシャワー等の防塵性に優れた最新式の設備を備えている。同工場では従業員に対して、従業員寮完備。さらに教育に力を入れ、初等教育、チームワーク教育などを徹底して教育しているうえに昼食時の米飯無償支給、成績優秀者に対する家族を招待しての表彰など従業員参加のイベントを設け、従業員の慰労にも意を用い、離職者率を抑えているという。こうした工場運営の努力が実を結び、生産性は次第に高くなっているという。従業員の初等教育にも注力する点は従業員の将来の人生にも役立つため、地域社会での評判も良いようである。また、近接した日系児童用品メーカーの工場では総務担当幹部は日本本社からの派遣だが、生産担当幹部は全て中国の既存工場から中国人スタッフが派遣されていた。これは中国での生産経験をカンボジアに移転するためであるという。また、報道ベースでも「住友商事子会社スミトロニクスはタイ拠点から電子部品の部材を送り、

図表3 「南部経済回廊」沿線の SEZ と進出日系企業数

SEZ 名	位置	日系企業数（社）
プノンペン	プノンペン市	36
シアヌークビルポート	シアヌークビル市	1
シアヌークビル	シアヌークビル市	2
マンハッタン	ベトナム南部国境（カンボジア側）	1
タイセン	ベトナム南部国境（カンボジア側）	15
コッコン	タイ南部国境	2
ポイペト	タイ中部国境	0

出所：廣畑伸雄「カンボジアに進出する日系中小企業の立地要因」、アジア経営学会第21回全国研究発表大会報告（2014年9月14日）に加筆

新設のカンボジアの工場で加工し、タイに戻す工程を始めた。自動車用ワイヤーハーネス（組み電線）大手の矢崎総業もタイで調達した電線などをカンボジアで仕上げる」（日本経済新聞2017年5月19日）と報じられている。メコン地域のこうしたサプライチェーン構築のニーズに日系物流会社も既に対応し始めており、日通のバンコクーハノイ間の定期便トラック、日新運輸のバンコクーヤンゴン間の定期便トラックなどが営業を始めている。

5. まとめと展望

南部経済回廊の主要な最終製品組み立て地はベトナムのホーチミン市およびその周辺、タイのバンコクおよびラヨン／レムチャバン周辺の東部臨海地域、ミャンマーのダウエーになるであろう。いずれも国際港湾を近接地に有するか、今後建設される予定の地域であり、世界市場に製品を送り出すハブとなる可能性を秘めている。メコン地域の経済的統合が今後深化していけば、世界市場へのロジスティクスの観点から、ベトナムのホーチミン市からは東南アジアおよび太平洋方面、ミャンマーのダウエーからはインド方面および中東、アフリカ方面が市場として展望できるだろう。

日本の自動車産業にとって、その中間になるタイには営々として築きあげてきたアジアの中心拠点がある。タイは自動車産業にとっては「東南アジアのデトロイト」と言われる。これに伴い、タイの日系部品メーカーもより広い地理的視野を持つことが求められるであろう。生産のハブ、タイ拠点から東のベトナム、西のミャンマー、これを日本の機械製造メーカーはどのようにリンクさせて高品質な製品を機動的に世界市場へ送り出すことになるのだろうか。従来のマラッカ海峡を経由して、太平洋とインド洋を結ぶロジスティクスは可能である。しかし、物流の小口化（小ロット化）、リードタイムの短縮化はものづくりでは外せない重要課題であり、さらなる追求が求められる。バンコクのトヨタのバッテリー生産工場から陸上輸送で部品がハノイの自動車組み立て工場に送られている。コストは3～4倍になるが、時間は四分の一になるメリットを重視しているゆえの輸送手段の選択であ

るという¹²⁾。もはや海上航路による物流だけでは決して十分でないことは自明である。こうした認識があってこそ「南部経済回廊」の建設構想である。

しかし、残念ながら一部の日本企業を除いて、南部経済回廊等の陸上輸送を用いることに対して、まだまだ関心は薄い。特にセットメーカーに追随してベトナムやタイに進出している中堅・中小部品メーカーは「南部経済回廊」、「東西経済回廊」を自社には関係のない、大企業だけのものであると考えている節がある。ジェトロ（日本貿易振興機構）等の駐在員、フォワーダーや商社の駐在員などから経済回廊について情報を聞くことはあるが、数多く進出している製造業の駐在員から情報を聞くことはまれである。タイの日系製造業工場では依然としてレムチャバン港からの海上輸送に頼っている。

中国企業等は中国政府が支援している「南北経済回廊」（中国雲南省からタイ・バンコクに到達するルート）やメコン川の河川交通、それに沿って走るタイ側、ラオス側（国道12号線、13号線）で北上してからラオスを横断してベトナムの国道1号線に抜け、さらにハノイを通して中国広西壮族自治区南寧市まで延びるルート等の利用が盛んであるようだ¹³⁾。さらに2016年には中国がメコン諸国（タイ、ミャンマー、ラオス、カンボジア、ベトナム）と陸上国境通過規制を相互に緩和して、登録された500台に限り、国境での積み替えなしで目的地まで輸送できるようにするという。こうした中国政府によるメコン地域の中国企業のサプライチェーン構築の動きが盛んになっている¹⁴⁾。

これは陸続きの雲南省等から団体で来訪する観光客も多く、観光ホテルやショッピングセンター等土地開発への投資も盛んであるためと思われる。タイ華人、カンボジア華人が物流、流通の主導権を握っているため、中国企業は華人の人脈を使って細やかな現地の一次情報を入手しながら積極的な投資を行っている。

日本政府はこの地域のハードウェアの整備、ソフトウェアの整備をかなりの資源を投入して、官民挙げて行ってきたし、2015年のAEC成立を目指してベトナムにODA31億円を協力し、日本式の清通関システムVNACCSを導入しさらなる物流の効率化に協力してきた。物流現場ではまだ書類の不統一、X線検査装置

の不足や老朽化、国境を越えるドライバーライセンスの共通化の問題など様々な問題があるが、早晚改善されてゆくと考えられる。

このようにクロスボーダーのビジネス環境は整ってきている。もはや「様子見」の段階ではなく、日系の製造業、特に部品メーカーは自ら早い段階で関心を高め、活用を検討する段階に入っていると考ええる。

注

- 1) 本稿は文部科学省「私立大学戦略的研究基盤形成支援事業」による支援を受けて実施した研究プロジェクト「メコン諸国における経済統合の中小企業への影響についての研究—ASEAN サプライチェーンの観点から—」のもとで実施した2017年2月の現地調査結果をもとに執筆したものである。また、一部に筆者が専修商学論集（2015年7月）および日本機械輸出組合会誌（2017年4月）に投稿した原稿をもとに大幅に加筆修正したものが含まれている。
- 2) 東南アジア政治学の先駆者、矢野暢は東南アジア諸国に「東南アジア」という地理的概念や「国民国家」としての意識が生まれたのは欧米諸国の植民地支配、旧日本軍の戦時支配、戦後冷戦時代のアメリカの関与によるところが大きいと主張した（矢野暢編著「東南アジア学への招待（上）、（下）」NHK ブックス、日本放送出版協会、1983）
- 3) カンボジアはベトナム軍の侵攻により、ポルポト政権を放逐して現在の民主主義国家になったものの、ベトナムに対する感情は複雑であり、ベトナムが常に警戒する中国の援助を頼って牽制する姿勢を堅持している。そのカンボジアもタイとの国境紛争を抱えている。さらにラオスは歴史的かつてタイの一地方であったことから、タイに対して微妙な感情を持っているという。そのラオスにはタイ、ベトナムから多くの投資が流れ込み、経済的に支えられているのも事実である。
- 4) プノンベン経済特区内の企業インタビューについては2014年2月に実施したものである。
- 5) この区間の道路はアジア開発銀行、日本政府、オーストラリア政府等の援助資金で支援されている。
- 6) グラットはベトナム南部の高原にある保養地であり、ホーチミン市の富裕層や外国観光客が避暑に出かける町として有名である。東京における軽井沢に比肩される。
- 7) 「手数料」とは係官に対する「チップ」であるという。
- 8) 日本名「つばさ橋」。
- 9) プノンベン経済特区運営管理会社へのインタビュー（2014

年2月）

- 10) プノンベン経済特別区の日系電子部品メーカーへのインタビュー（2014年2月16日）
 - 11) プノンベン経済特別区の日系電子部品メーカーへのインタビューによるとカンボジアのポルポト政権時代の影響で初等教育はまだ十分に行き届いていない。これは生産性にも影響するとして、この工場では工場内で一定時間を割り当てて、基礎教育も行っている（2014年2月16日）。
 - 12) 京塚環「ASEAN 経済共同体が始動—『物流大動脈』夢つなぐ」（日本経済新聞2016年1月3日）
 - 13) 京塚環「ASEAN 経済共同体が始動—『物流大動脈』夢つなぐ」（日本経済新聞2016年1月3日）
- 日系フォワーダーの郵船ロジスティクスタイランド社はトヨタのバンコク工場からハノイ工場までの自動車部品（バッテリー）の陸上輸送を請け負っており、そのルートは東西経済回廊を通らず（ムクダハンからサバナケットに通じ抜けず）、ムクダハンから北方のナコンパノムに向けてベトナム国境のナーパオを通してベトナム国道一号線の終点、ハノイに到着するルートを用いているという。行程は1500キロメートル、所要時間は41時間と記されている。
- 14) 新田雄一、小谷洋司「東南ア分業、陸運で強み—国境越え広がる物流網」（日本経済新聞2017年5月19日）

参考文献

- 新田雄一、小谷洋司「東南ア分業、陸運で強み—国境越え広がる物流網」（日本経済新聞2017年5月19日）
- 京塚環「ASEAN 経済共同体が始動—『物流大動脈』夢つなぐ」（日本経済新聞2016年1月3日）
- 小林守 c「メコン・クロスボーダー地域とビジネス環境—物流、生産、消費をめぐって—」専修商学論集第101号、専修大学学会、2015年7月
- 小林守 b「メコン地域のクロスボーダー生産分業の展望について—東西経済回廊の現状を中心として—」、2015年3月、『専修ビジネスレビュー』VOL.10, No.1, 専修大学商学研究所
- 小林守 a「ベトナムの投資環境への視角—日系企業の進出動向とローカル企業の現状及び課題—」、大西勝明編著「日本産業のグローバル化とアジア」、文理閣、2015年1月所収
- JETRO「カンボジア経済特区（SEZ）マップ」、日本貿易振興機構、2015年
- Tran Thi Van Hoa, Business environment in Vietnam, August 6, 2011（専修大学商学研究所シンポジウム講演資料）
- 小林守、久野康成公認会計士事務所、(株)東京コンサルティングファーム著「ベトナムの投資・会社法・会計税務・労務」

- (2011), TCG 出版
- 川田敦相「メコン広域経済圏—インフラ開発で一体開発—」
(2011) 勁草書房
- 石田正美編「メコン地域国境経済をみる」(2010) アジア経済
研究所
- 白石昌也「南部経済回廊—モクバイ＝バベット国境ゲート」,
石田正美『メコン地域国境経済をみる』, アジア経済研究
所, 2010年所収
- Derek Maitland, Insider' s Vietnam, Laos, Cambodia Guide,
Greory' s Publishing Company, 1995
- 日本機械輸出組合「インドシナ半島における投資・物流環境の
現状と事業機会」(2008) 日本機械輸出組合
- 矢野暢編著「東南アジア学への招待 (上), (下)」NHK ブック
ス, 日本放送出版協会, 1983)